

## 成果報告書の要約

助成番号 第 188-2 号  
 助成研究名 交通バリアフリーにおける障害当事者参加によるアクセシビリティ改善策の実効性に関する研究  
 助成期間 年 4 月 ~ 年 2 月 ( 11 ヶ月間)  
 所属 国立大学法人宇都宮大学  
 地域デザイン科学部社会基盤デザイン学科  
 氏名 大森 宣暁

## キーワード

アクセシビリティ、当事者参加、PDCA、実効性、記録

## (研究目的)

本研究は、鉄道事業におけるバリアフリー化を対象として「計画や設計段階における障害当事者の参加によって、いかにアクセシビリティが高められているか」を定性的・定量的に検証し、障害者を取り巻くバリア緩和のための課題やそれを可能とするためのPDCA サイクルを有効に進めるための課題を明らかにすることを目的として実施した。

背景としては、これまでも当事者参加が推進されてきたものの、形骸化されてきている部分も有り、またその結果についての有効性を明らかにした研究がなされてきていないことにある。

## (研究手順)

研究手法としては、文献調査、事例調査(現地調査含)、関係者分析(インタビュー調査含)を用いた。研究対象としては、法令が整備され、バリアフリー化が推進された1990年代からの各年代において最も障害当事者参加の取り組みが優れていると考えられる以下の三プロジェクトを選定した。各路線の選定理由は、アクセスが高いとして評価されている路線であること、1990年代・2000年代・2010年代と各10年おきのものであること、別地域であること、当事者参加が認められること、内閣府表彰バリアフリー表彰を受けていること、から選定した。(括弧内は開業年)

- ① 阪急伊丹駅アメニティターミナル事業(1998)
- ② 福岡市営地下鉄七隈線(2005)
- ③ 仙台市営地下鉄東西線(2015)

本研究におけるリサーチ・クエスチョンは、以下の通りである。

- (a)障害者等の当事者参加・市民参加によって公共交通機関のアクセシビリティは本当に高まっているのだろうか？
- (b)公共交通機関のアクセシビリティの改善はどのように測ればよいのだろうか？
- (c)障害者等の移動困難者の外出によるQOLの向上に必要な条件とは何か？

上述の為に本研究による第一フェーズと別途実施する第二フェーズを行う。第一フェーズにおいては、基礎的な情報収集を行い、取組に関する定性的な評価を行う(本報告書)。第二フェーズでは、アンケート調査を中心とした定量的なデータを得て、様々な工夫が利用者によってどのように認識、利用、評価されているか、を図る予定である(別研究を実施予定)。

## (研究成果)

本研究の意義は、市民参加型・当事者参加型の取り組みを通して優れた工夫を行っている好事例の定性的・定量的評価を行うことにある。今次の研究はそのうちの定性的な部分の調査を実施した。結論として、まずはリサーチ・クエスチョンに立ち戻って、考察する。

結論として、まずはリサーチ・クエスチョンに立ち戻って、考察する。

今後、第二フェーズでのアンケート調査では、これらの精査をしつつ、過去と現在の公共交通機関の利用頻度に関する調査項目も入れて意識調査の一環として調査を行い、これまでに存在してこなかったデータを得ることを目指す。

(研究成果続き)

(a) 障害者等の当事者参加・市民参加によって公共交通機関のアクセシビリティは本当に高まっているのだろうか？

この設問への回答は、「障害当事者の参加によるアクセシビリティの向上の検証」および「実施機関間・プロジェクト間・障害団体間のPDCAの検証」について、検討することで回答する。

障害者の当事者運動による行政や事業者へのアプローチにより、障害者等の移動困難者のニーズは行政や事業者認識されるようになってきたことがわかった。加えて、実際の具体的な対応についても、当事者参加によって、具体的なニーズが行政や事業者へ伝わり、具体的な対応策がなされることでアクセシビリティは高まってきていると言える。

その具体的な当事者参加のレベルは、当初はかなり膝を付け合わせてガイドラインとは関係なくやれることを築き上げていった阪急伊丹駅事業の手法、ヒアリングによるニーズの掘り起こしを行いモックアップ等での実験参加等での意見聴取を行った福岡七隈線事業の手法、長年積みあがってきた知見の溜まったガイドラインに沿った取り組みと顕在化していたニーズとプロジェクト間のPDCAで回ってきた情報で対応した仙台東西線事業の手法とで、それぞれ異なるがそれはその時点での最善の手法を選択していった結果であると考えられる。

ガイドラインにまだ十分な情報が蓄積されておらず、具体的なニーズに基づいて対応していったのが阪急伊丹駅事業のアプローチだったと言えよう。また、福岡七隈線事業では、丁寧なヒアリングによるニーズの発掘と実証実験等による検証を重ねて、ガイドラインに沿うというよりもガイドラインを作り上げていったアプローチだった。そして、仙台東西線事業はかなり知見が蓄積された状態となっていたガイドラインの最高レベルに沿う形で、付加できるところ(全幅広改札、ゴム櫛の採用、等)を更に付加して、プロジェクト間のPDCAを最大に活かしつつ、当事者からの要請にこたえる工夫を加えたアプローチだった。

異なる当事者参加の在り方だったが、実施機関間・プロジェクト間・障害団体間のPDCAがそれぞれにあって、活かされた。福岡七隈線事業も、仙台東西線事業も、既存路線にそのPDCAがまわって、エレベータやトイレ、ホームドア、等の設備整備が進み、アクセシビリティのレベルが上がった。それらは、当事者からの要請に、事業者もこたえる姿勢と体制があったためであろう。障害者も利用者と認識して、対応した結果である。

阪急伊丹駅	福岡七隈線	仙台東西線
写真 1. 阪急伊丹駅：阪急伊丹駅：わかりやすい動線と奥の大型二基のエレベータ	写真 3. 福岡七隈線：車いすスペースと最短距離のエレベータ設置・前出しの釘・点字タイル切込み	写真 5. 仙台東西線：全改札が幅広改札
写真 2. 阪急伊丹駅：障害者の要望による避難経路	写真 4. 福岡七隈線：隙間と段差がほぼなし	写真 6. 仙台東西線：可能な駅で二か所出口エレベータ設置

(研究成果続き)

(b) 公共交通機関のアクセシビリティの改善はどのように測ればよいのだろうか？

本設問においても、「障害当事者の参加によるアクセシビリティの向上の検証」と「実施機関間・プロジェクト間・障害団体間のPDCAの検証」を通じて、考察する。唯一、事後評価を行っている阪急伊丹駅事業では、アンケート結果からアクセシビリティの改善を確認することができる。一方、利用者数から見た場合には、その点を測る指標が存在していない。

一方、福岡七隈線事業では、満足度が8割を超える調査があるとされているが、出典が明確ではない。福祉乗車券の利用者の割合についても、福岡七隈線事業の開業後に変化がみられていることもない。アンケート調査を行うことでその利便性について図ることを試みたい。

定性的・定量的なアンケートはまだ存在していないものの、仙台東西線事業では福祉乗車券の利用者の割合が開業後、増えてきている。開業と福祉乗車券の利用者の割合の相関ははっきりとはしないが、今後のアンケート調査の結果、利用する人が増えてきていることがわかれば、関連性を見出せると考える。

(c) 障害者等の移動困難者の外出によるQOLの向上に必要な条件とは何か？

本設問については、「アクセシビリティと障害者・高齢者の外出とQOLの向上の為の諸条件」について、考察したい。常識的にはアクセシビリティの改善は移動困難者の外出促進に寄与するはずである。実際、福岡七隈線および仙台東西線の開業直後、福祉乗車証の利用は促進されていた。阪急伊丹駅については、乗客数全体が減少傾向にあることからアクセシビリティの改善と外出促進の関係を明らかにすることは困難であろう。

課題は、今後ともそれが増え続けるか、(一般人と同様に)駅までのアクセスが改善されるか、外出先(目的地)のアクセシビリティがどうか、といった点にある。鉄道のアクセシビリティは外出促進の最低条件を整えるものであると考えられる。実際、福岡市営地下鉄全体では、七隈線開業後、微増したのち、福祉乗車証の利用が落ちている。これはアクセシビリティ以外の要因が考えられる。

これらの課題は、今後の第二フェーズのアンケート調査で明らかにしていきたい。

上記を踏まえ、本研究を通じて明らかとなってきたことは以下の通りである。第一に本研究は記録としての価値が高い。実際、申請者等が調査準備の際、交通事業者と事前コンタクトで当該路線の障害者・高齢者の関与や指摘に基づく個別・独自の工夫・改善点を聞いても、「当時の担当者でないとわからない」という回答が多かった。今後の日本のバリアフリー推進のためには、背景を詳らかにして、記録を残すことの重要性を認識していくことが望まれる。そのことによって、バリアフリーの質の向上が図られていくことになる。

第二に好事例路線として三路線を選定しているが、それらのバリアフリーの取り組みの実効性の検証はまだ十分になされていないことがわかってきた。事後調査を行っている事例もあるが、十分に当該プロジェクトのPDCAを回しているとは言い難い状況にあることから、実効性の検証はまだ不十分だと言える。参加型事業のパイオニアである阪急伊丹駅事業では、関係者を中心とした事後評価を整備直後にエコモ財団(委託先・日建設計)および伊丹市(委託先・パンフィックコンサルタント)にて別々に実施しているものの、その評価結果はPDCA サイクルに活かされているとは言い難い。福岡市営地下鉄七隈線でも、障害者の満足度が高いという事後調査があるとされているが、その調査については出典が確認できていない。

第三にプロジェクト間のPDCAやスパイラルアップが行われている。プロジェクト間のPDCAやスパイラルアップについては、同じ交通事業者が新たに採用した取り組みを既存路線にも適用させており、全体のアクセシビリティ向上に寄与していることがわかった(例:ホームドアの敷設、複数の多目的トイレ、等)。更に、国内の公営地下鉄事業者間では、かなりオープンな情報交換がなされており、例えば、阪急伊丹駅事業の取り組みは当時の最先端の全国の取り組みの情報収集を行って最善の対応をしてきたことがわかってきたし、また福岡市営地下鉄七隈線では仙台市営南北線(1987年)の「仙台市地下鉄のデザイン計画」(1988年)にあるトータルデザインの考えが活かされていることも推測でき、さらに福岡市営地下鉄七隈線での取り組みが仙台市営地下鉄東西線に取り入れられているというプロジェクト間のスパイラルアップがあることが判明した。「事業間のスパイラルアップ」は架空の理想の形式ではなく、実際に実施されていることが明らかとなった。

第四に障害当事者側では全国ネットワークの障害者団体も多く、他地域との情報交換もしつつ、様々な実現性の高い要求をすることで要求を実現させ、当該路線のアクセシビリティを高めていくことができた。また、継続的にニーズを表していくことで、利用者のニーズを示し、鉄道事業者が様々な先端的な取り組みを導入する後押しや前倒しでの実現を可能とした。

第五に歴史的な障害者団体側の運動と行政側の対応がそれぞれの背景にある、ということである。障害者団体側の運動の歴史と行政側の対応の変化、がそれぞれの背景にあることがわかった。関西では元々、障害者運動が盛んであり、仙台や福岡でも、地道な地元の障害者団体によるアクセス運動が基盤にあって、現在のようなアクセシビリティが高いと評される路線が作られている。単に与えられたものではない、ということである。

(以上)